Naves del Nahuelhuapi

La Quetrihué o "El Tuque"

por Pacho Solari

El 12 de diciembre último, contamos algunas historias de la lancha *Quetrihué* - 054573 REY. Entre ellas, que perteneció a la familia Lynch, propietarios además, en un tiempo, de la Estancia homónima. La "Nave", actualmente, está en manos de Francisco Curruhuinca y Yoel Gallardo, y continúa surcando las aguas del gran lago, teniendo su fondeo en Bahía Mansa, Villa La Angostura, NQN.

En aquella oportunidad, mencionamos al motor original de la lancha, por la que recibía el apodo de: *"El Tuque"*, pero dijimos también, que en una próxima oportunidad transcribiríamos la descripción *Técnica & "Quasi Literaria"*, hecha por Werner Diem, pretérito joven piloto de la lancha y veterano Ingeniero Naval.

Pero una gran novedad resurgió, en el interín. Por otras inquietudes, revisando viejos apuntes traspapelados, muy anteriores a la narración de Werner, apareció el nombre de una embarcación: *Quetrihué*.

En su momento, en busca de datos originales de la *Gran Victoria*, habíamos rescatado esta información "por las dudas", de un antiguo *Registro de Yachts*, una, por el particular nombre, y otra, porque el propietario era de un nombre muy familiar: Exequiel Bustillo. Pero, como el interés era otro, cayó en el olvido.

Luego del casual "reflote" de las olvidadas notas, inmediatamente contrastamos los datos del registro con los de Werner, a quién también consultamos, y concluimos que se trata de la misma embarcación, justamente, por la rareza del motor de *"El Tuque"*.

Con este resurgir de aquellas notas "por las dudas", desvelamos finalmente, los datos filiatorios originales de otra de las Reliquias del Nahuelhuapi.

"La Quetri", fue matriculada un 2 de julio de 1935, por Exequiel Bustillo, en el *Yacht Club Argentino*, con el N° 3343. Aún se desconoce, si la familia Lynch fue copropietaria o cuando se la compraron a E. Bustillo.

Diseño del reconocido "Dibujante", dice el registro, Manuel M. Campos, y construida el mismo año en la Boca, por José Pezollo; aparejada a balandro por el mismo Pezollo, quién además, le hizo los 15 metros cuadrados de velamen.

Las medidas registradas fueron: eslora 6,00 m. / eslora de flotación 5,85 m. / manga 1,90 m. / puntal 1,00 m. / calado 0,70 m. / despl. 1,5 Tm.

Sumado a esto, aparece la característica determinante, casi como una huella digital de *"El Tuque"*, motor semi-diesel de la marca alemana HMG (Hanseatische Motoren Gesellschaft), de un cilindro y 6/7 HP., desarrollaba una velocidad de 10 km/h.

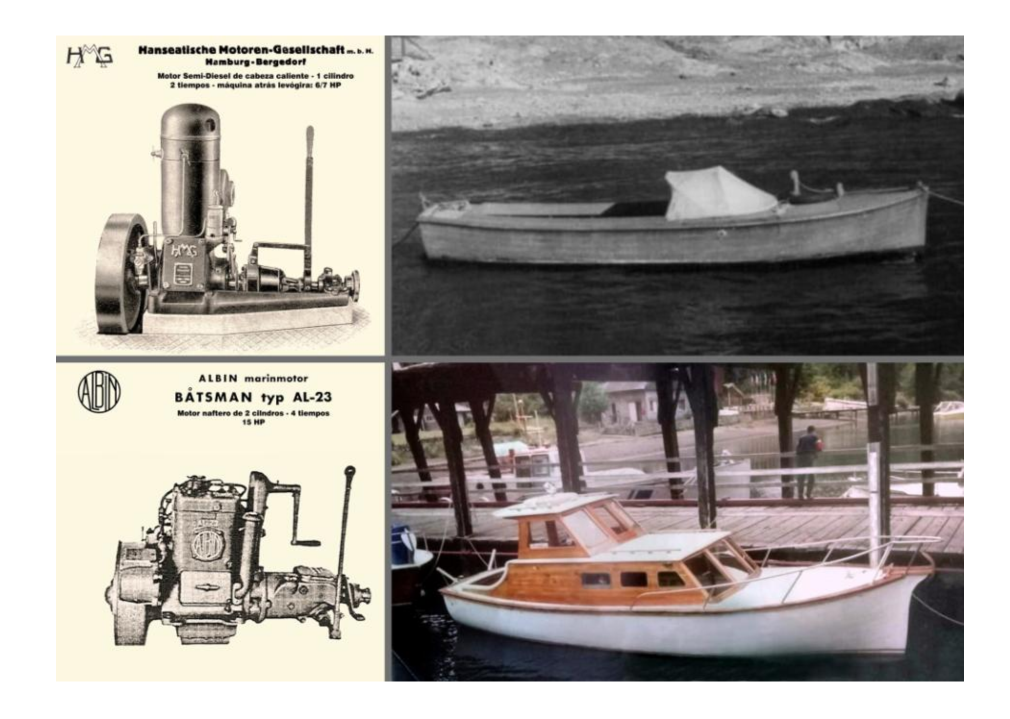
Bueno, sin más *introducciones reveladoras*, los dejo con el Piloto, Maquinista, Ingeniero y Cronista: Werner Diem:



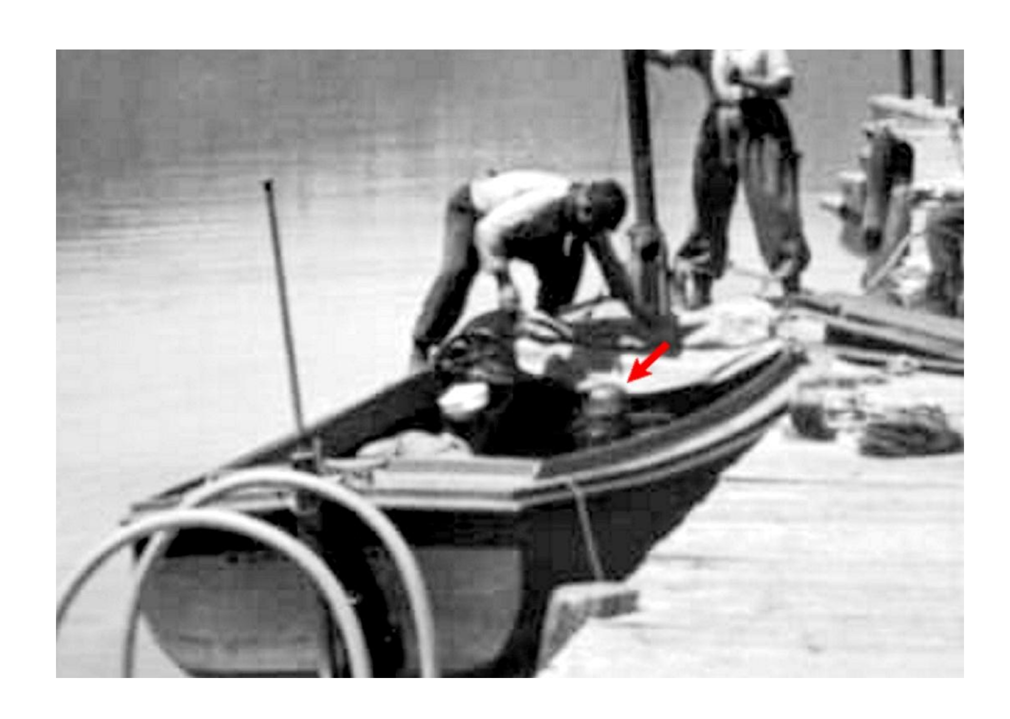
Un tema muy especial, es la puesta en marcha de este tipo de motor. Para ello, era necesario lo siguiente: Calentar el soplete portátil especial con una carga de alcohol de quemar en una cubeta, encenderlo y esperar aprox. 10 minutos hasta que se haya consumido casi todo el alcohol, cerrar la válvula de descarga de aire del recipiente de querosene, y comenzar a bombear aire a ese recipiente aumentando su presión interior, luego, abrir la válvula de salida de querosene gasificado, y con algo de llama aún en la cubeta, se encenderá el soplete saliendo una potente llama de su boca.

En ese momento, se ponía el soplete en una base al lado del cilindro del motor, y a través de una abertura del cuerpo metálico que cubría la parte superior, se introducía la llama del soplete calentando una bocha hasta que tome un color cereza oscuro, eso tardaba cerca de 20 minutos y entonces, se podía arrancar el motor. Con una manivela se inyectaba gas-oil al cilindro, que pulverizado y dirigido a la base interna de la bocha calentada, producía una mezcla de aire y combustible, que al ser comprimido, producía la explosión y expansión del cilindro iniciando así la marcha, ¡¡pero no siempre!!

Hecho el procedimiento antes detallado, habrá que ubicarse a proa del motor, sacar una precaria manija-perno introducido en el pesado y voluminoso volante, agarrarla con la mano derecha y hacer girar aprox. ½ vuelta hacia la izquierda y con fuerza para producir una compresión en el cilindro, largando inmediatamente la manija-perno, que se volvía a introducir, resorte mediante, al volante, y con suerte, ahí en más arrancaba el motor, pero a veces, no para el giro deseado, como las agujas del reloj, sino con un giro contrario. En ese caso, había que parar el motor e iniciar nuevamente. Luego, se podía pensar en zarpar y no parar el motor, salvo aprox. 1 minuto, y ponerlo en marcha antes de que se enfriara mucho y ya no arrancara.



Menos mal que una vez que funcionaba, no se paraba por fallas, salvo problemas en el suministro de gas-oil. A veces sucedía que se trababa el filtro de combustible y se paraba el motor. En ese caso, ¡a limpiar el sistema de combustible!, que llevaba un tiempo y el motor se enfriaba algo, entonces había que prender el soplete lo que no resultaba nada fácil, habiendo marejada y con rolido, parte del alcohol se desparramaba encendido. Lo más eficaz era mantener el soplete en la mano, compensando los movimientos, para lograr su funcionamiento y luego calentar la cabeza del motor.



> Cuando se llegaba a destino con la lancha, a veces no se paraba el motor, si se zarpaba en un rato, esto sucedía pocas veces, de lo contrario, había que repetir el procedimiento descrito más arriba. La lancha se conocía por su apodo que era “El Tuque”, eso por el ruido del escape del motor, era su permanente sonido, más lento, más rápido, tuc…tuc…tuc…, etc., y con bastante humareda por ser de 2 tiempos.
> Sabíamos certeramente, que lancha navegaba por el lago por el ruido emitido por el escape de gases, así, la lancha “Argo”, de mi padre, hacía un ruido muy distinto.
> La lancha navegaba a una velocidad de entre 9 a 10 kilómetros por hora, y su consumo rondaba en aprox. 2,3 litros de gas-oil por hora.
> En sí, la lancha es muy marinera, y con fuertes temporales y oleaje, preferíamos su uso; y contra viento y marejada avanzaba lenta pero segura.

Contaba Werner también, que a veces se salía de la Estancia Quetrihué, y en el camino se desataba el mal tiempo, o estando en Bariloche, no podían volver por el temporal, demorando días en volver. Tiempos sin radios o teléfonos, tiempos de esperas angustiosas, del regreso del navegante.

Saludos Cordiales